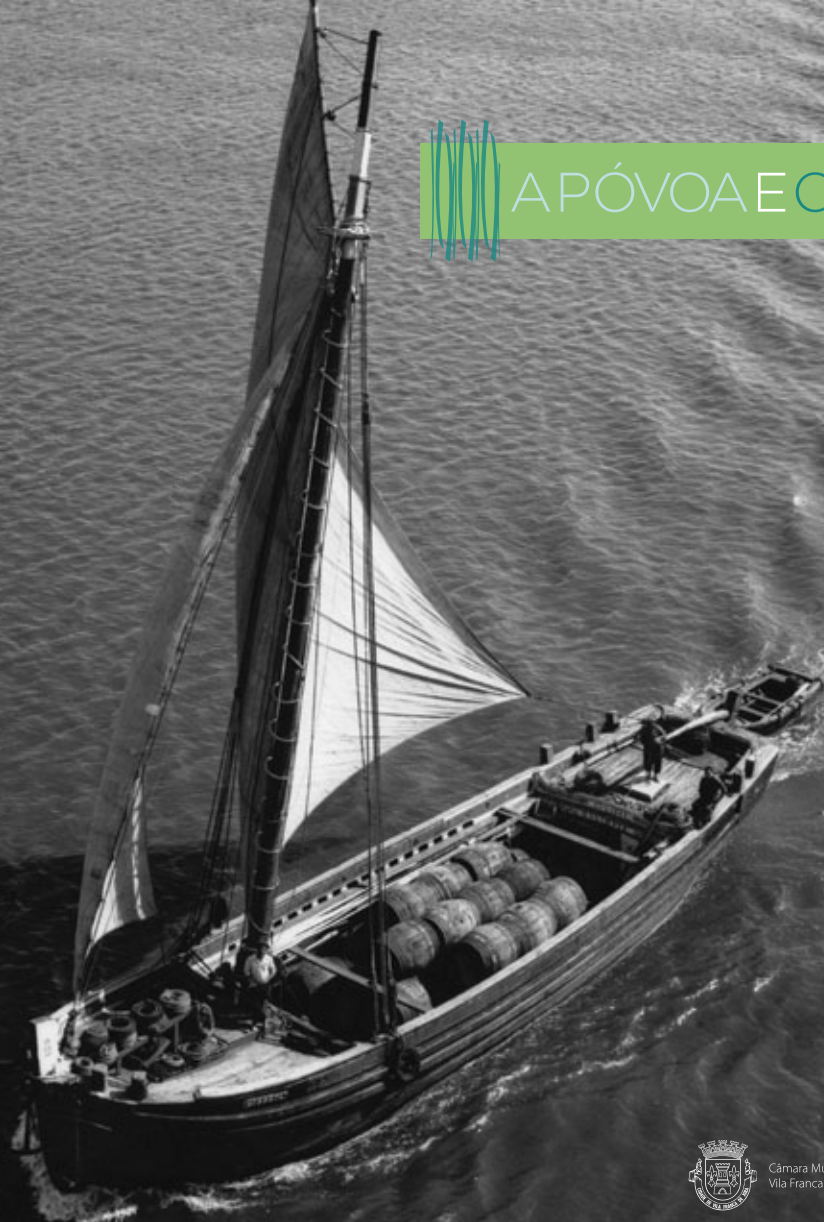


Fragata no Tejo - Guilherme Silva, 1968. Col. MMVFX15683



# APÓVOA E ORIO



Câmara Municipal  
Vila Franca de Xira



# A Póvoa e o Rio. Um Museu.



Vista aérea sobre a Póvoa de Santa Iria.  
Sa. Sd.  
Col. SolvayPortugal - Produtos Químicos, S.A.



# Uma ponte entre o passado e o presente.

A abertura do Núcleo Museológico “A Póvoa e o Rio” representa uma oportunidade de materializar memórias e reforçar identidades. Os estudos efetuados resultam agora na divulgação das relações que, muitas e muitas gerações de habitantes da Póvoa de Santa Iria, estabeleceram com o rio Tejo.

São seus objetivos a renovação e fortalecimento dos laços afetivos que levaram as populações a criar raízes entre a terra e o rio, quer seja através da apresentação ao público de alguns dos primeiros vestígios de antigas civilizações que por aqui passaram deixando o seu testemunho, quer seja mediante a evocação de atividades como a extração do sal, o transporte fluvial, a industrialização da frente ribeirinha, bem como ainda através da referência às atividades piscatórias exercidas pela comunidade Avieira local.

Porque a memória feita conhecimento é de todos e para todos, este Núcleo Museológico certamente que desempenhará um papel ativo na vida cultural e educacional, de uma franja de públicos tão alargada quanto possível. Mais do que um museu, “A Póvoa e o Rio” constitui uma ocasião para o estabelecimento de uma ponte entre o passado e o presente.

A história da freguesia da Póvoa de Santa Iria e do próprio concelho de Vila Franca de Xira surge aqui reforçada, em grande medida só possível graças a importantes contributos prestados, quer por instituições, quer por particulares, num verdadeiro exemplo de cidadania participativa. Para todos o nosso profundo agradecimento.

Maria da Luz Rosinha  
Presidente da Câmara Municipal  
de Vila Franca de Xira

# O rio Tejo enquanto palco da história

Henrique Mendes  
João Pimenta



Ânfora romana do Tipo Lusitana  
Século I/III d.C.  
Produção do vale do Tejo/Sado  
CoL. MMVFX



Mapa do Vale do Tejo acerca de cinco mil anos, sendo visível a ampla extensão das águas



O rio Tejo constitui desde cedo uma via de comunicação privilegiada, sendo o rio mais extenso da Península Ibérica, com uma ampla navegabilidade que permitia ainda no século XVII alcançar as imediações de Madrid.

A importância da localização do território de Vila Franca de Xira, na foz do Tejo, à entrada do amplo estuário, verdadeiro mar interior, foi determinante para o progressivo assentamento de comunidades humanas desde a pré-história.

O papel do rio como importante via de comunicação para o interior do território, por onde chegavam as matérias-primas e os excedentes dos férteis terrenos do alto Tejo, a sua lendária riqueza em recursos piscatórios e a importância da exploração aurífera das suas areias, levaram a que desde cedo, os antigos portos do Tejo se afirmassem como um dos mais importantes conjuntos portuários de toda a fachada atlântica.

A arqueologia tem vindo a documentar vestígios dessas vivências, materializados em diversos materiais recolhidos nas redes dos pescadores do Tejo, assim como nas indústrias de extração de inertes operacionais nas margens e no leito do rio.

O estudo dessas evidências materiais permitem aos investigadores debruçar-se sobre a história e de forma cumulativa ir alicerçando a percepção da evolução das ocupações nas margens do rio.

Data do período paleolítico, os primeiros vestígios da presença humana, atestada por artefactos líticos fabricados sobre seixos de quartzito. Estas primeiras comunidades de caçadores recolectores deslocavam-se ao longo das margens seguindo a dinâmica dos animais que perseguiam.

Após um prolongado hiato, diversos vestígios permitem atestar a presença de comunidades agro-pastoris que conheciam já a metalurgia do cobre. De facto, é no período calcolítico que uma série de profundos contactos suprarregionais nos permitem falar do início de uma ampla navegabilidade no rio Tejo. Deste período conhecemos no território de Vila Franca de Xira diversos sítios arqueológicos, sendo o melhor conhecido o povoado fortificado da Moita da Ladra (Vialonga).

Com o advento da metalurgia do Bronze, os contactos quer com o norte da Europa quer com a área mediterrânica intensificam-se. Os materiais recolhidos no rio, possivelmente resultantes de perdas ocasionais atestam a sua navegabilidade.

A chegada dos mercadores fenícios, comerciantes por excelência e que por via marítima navegavam desde o distante mediterrâneo oriental, encontra-se bem atestada, tal como já tinha sido comprovada com a escavação do povoado de cabanas de Santa Sofia em Vila Franca de Xira. A conquista romana marca definitivamente a história do Tejo, é com os exércitos das águias que a ampla navegabilidade do então denominado Tagus, é efetivamente aproveitada e incrementada. Conscientes da sua importância enquanto via de comunicação, estabelecem importantes núcleos urbanos nas suas margens, que rapidamente se desenvolvem enquanto núcleos portuários.

Os cerca de quinhentos anos da presença romana encontram-se plasmados numa enorme riqueza de vestígios subterrados no rio. Dando-nos conta da intensidade das trocas comerciais com os mais diversos pontos do Império, chegam-nos centenas de ânforas. Este tão característico contentor, era a embalagem por excelência da antiguidade, destinado a transportar produtos alimentares por via marítima, tais como o vinho, o azeite e os preparados piscícolas tão ao gosto da época.

Com o colapso da estrutura política e administrativa do Império romano, o Tejo volta a estar entregue a si mesmo. Após um hiato prolongado, os vestígios identificados nas margens falam-nos de um novo dinamismo para o período dos descobrimentos, coincidente com aquilo que as fontes históricas nos referem para os portos do Tejo. É nesta fase que surgem toda uma série de novos artefactos que nos permitem abordar o contacto com o novo mundo e com uma série de novas realidades. Porcelanas da distante China, potes orientais para o transporte de especiarias, e um característico artefacto cerâmico denominado cachimbo, destinado ao consumo através da inalação de fumo de uma nova planta, o Tabaco.

# a exploração e extração de sal

Idalina Mesquita



Goel  
1914

Marnotos nas salinas na Póvoa de Santa Iria  
Goes, S.d.  
CoL.MMVFX14272

A indústria do sal desempenhou desde tempos remotos um papel muito importante, quer na alimentação das populações, quer no comércio interno, quer ainda para exportação, remontando pelo menos à época de D. Afonso III e documentado nas *Inquirições* a que o monarca mandou proceder, em 1254, para determinação dos bens que as ordens religiosas e militares detinham no termo de Lisboa, onde se verifica possuírem os freires do Templo, em Alpriate, “uma granja com suas salinas”. Estas salinas continuaram em atividade no tempo de D. João I, altura em que o sal produzido já chegava para o consumo interno e ainda permitia larga exportação, e também nos reinados de D. Duarte e D. Afonso V. É com este último monarca que, em 1461, é feita a doação das marinhas de sal da “Póvoa até à Verdelha”, a D. Gonçalo Vaz de Castelo Branco, 6º Senhor do “Morgado da Póvoa”, como recompensa pelos seus valorosos serviços. A extração do sal passou a desempenhar o rendimento mais importante do “Morgado”.

Já no Século XVII o sal extraído na zona da Póvoa de Santa Iria tinha fama de superior qualidade e era reconhecida a capacidade dos mestres salineiros da zona, de tal forma que Dom Pedro II, por alvará em 1695 determina o impedimento de saída do país de qualquer oficial das salinas para ensinar a arte da extração do sal, sob pena de morte e confiscação dos bens.

Trabalho duro, a faina das salinas iniciava-se no verão, de madrugada e pelas duas ou três horas começava a tiragem do sal que tinha sido primeiramente raspado dos “talhos” onde é feita a cristalização do sal, para de seguida ser transportado em canastras para as “eiras”, onde se formam as “serras”. Para se completar o dia de trabalho normal eram transportadas, pelos marnotos, oitenta canastras, ou seja, cerca de quatro mil quilos de sal.

A safra do sal durava quatro meses, de julho a outubro, obedecendo a várias etapas: arrancar o sal, carregar nas eiras, transportar para as serras, cobrir com junco, lim-

peza das marinhas, esteiros, valas e sarjetas e sangria das marinhas. O sal era seguidamente transportado em barcos descarregado nos portos, armazenado nos barracões de sal, prosseguindo para exportação para países como a Holanda, Dinamarca, França, Alemanha, Inglaterra, Noruega, Suécia e Brasil.

Até ao final do século XIX as salinas do Tejo foram sempre exploradas com regularidade e mantiveram a sua importância na economia do país. Persistiram até meados do século XX exploradas por Jaime Correia Bessa e pela “Soda Póvoa” que detinha a exploração das salinas “Dona Ana”, “Judia”, “Pequena”, “Quebradas de Baixo” e “Quebradas de Cima”.

A partir dos anos 50 é à Solvay Portugal - Produtos Químicos, S.A. que se deve a manutenção da exploração industrial de produtos sódicos e clorados, tendo sido desenvolvida a exploração industrial de sal-gema. Atualmente embora a extração de sal na Póvoa de Santa Iria tenha terminado, subsiste o testemunho ainda presente das antigas salinas.

Marnotos transportando canastras nas salinas da Póvoa de Santa Iria  
S.a. S.d.  
Co.l. MMVFX14273





o transporte  
fluvial de pessoas e bens

Fátima Pires

Fragatas no Cais da Pedra  
S.a.  
Década de 40 (Séc. XX)  
Col. António José Valente



Desde os primórdios da história da humanidade que entre o rio e as comunidades que se constituíram nas suas margens, se formaram relações diversas, como o povoamento, a defesa, o transporte, a necessidade de subsistência ou o lazer, revelando num ou noutro momento da história os sentimentos dominantes de uma comunidade face ao rio.

O rio Tejo pela sua história e pelo impacto que teve na ocupação e organização do espaço territorial que o envolve foi desde sempre um importante eixo de desenvolvimento, e o intenso tráfego fluvial que se registava impulsionou a localização de povoações litorais, e estimulou a fixação de comunidades ribeirinhas.

A localização da Póvoa de Santa Iria, próxima da entrada do amplo estuário, e perto da foz do Tejo, favorecia o tráfego fluvial de pessoas e bens, entre a capital e os restantes portos que se estendiam até Abrantes. O transporte fluvial era feito através de uma diversidade tipológica de embarcações, que se distinguiam entre barcos de tráfego local e embarcações de pesca, e que se deveu às distintas atividades económicas a que estiveram ligadas, às características e particularidades das áreas geográficas onde navegavam e à criatividade dos estaleiros das diversas localidades ribeirinhas onde eram construídas.

Muitas embarcações existiram no Tejo, sendo as mais significativas o bote-de-fragata, o varino, o catraio, o saveiro, a canoa cacilheira e a falua. A utilização de cada uma dependia das zonas de navegação mais frequentes, na medida em que existiam portos de acesso mais fácil consoante o calado das embarcações. Assim, os varinos, por terem um fundo chato, eram mais apropriados para navegarem em zonas menos fundas, e por sua vez as fragatas, devido ao seu maior calado, eram preferencialmente usadas em portos de mais fácil acesso e em zonas mais fundas, como era o caso na margem norte do Tejo, que podiam aceder mais facilmente à Póvoa de Santa Iria, Alverca, Alhandra e Vila Franca de Xira.

O rio, na Póvoa de Santa Iria, desde sempre, teve uma forte influência na comunidade aí estabelecida, seja a comunidade avieira que dele dependia, sejam os trabalhadores que faziam a travessia para executarem os trabalhos agrícolas nas terras férteis do mouchão, onde se produziam cereais, se criava gado e onde existia uma exploração de água mineral, ou no trabalho dos estivadores, a quem chamavam “os homens do saco”, que faziam trabalhos de carga e descarga dos diversos materiais, como o sal, açúcar, trigo, cevada, vinho, cortiça, areia, amendoim para torrar, cimento, pasta de papel ou pirite, que vinham nos barcos que atracavam no Cais de Pedra, no Cais da “Abelheira”, no Cais da Soda Póvoa, no Cais da Fábrica de Moagem e no Cais da Industrial Portuguesa. Em meados do Séc. XX, o tráfego fluvial ressentiu-se com o desenvolvimento das redes rodoviária e ferroviária e com a construção das duas pontes que atravessam o rio Tejo, a Ponte Marechal Carmona, em Vila Franca de Xira, em 1951 e a Ponte 25 de Abril, em Lisboa, em 1966. O desenvolvimento da camionagem, e a substituição dos barcos de madeira pelos de ferro e aço motorizados, promoveu o declínio dos transportes fluviais de pessoas e mercadorias.

Atualmente a ligação das pessoas e das comunidades ao rio, passa pelas atividades desportivas e de lazer, e particularmente no rio Tejo, as antigas embarcações, outrora usadas para o transporte de pessoas e bens, foram reinventadas na sua função e são usadas na vertente turística, ambiental e pedagógica ao serviço dos municípios ribeirinhos.

Descarregamento de sal no Cais da Pedra  
S.a.  
Décadade50-60 (Séc. XX)  
Col. Associação DomMartinho





a instalação  
da indústria  
junto ao rio

Fátima Pires

Vista parcial das fábricas da Companhia Industrial Portuguesa  
na Póvoa de Santa Iria  
S.a.  
1962  
Col. Solvay Portugal  
Produtos Químicos, SA

A fixação de unidades industriais na Póvoa de Santa Iria iniciou-se nos finais do Séc. XIX, com a fundação em 1859 da Fábrica de Produtos Químicos da Póvoa (adubos químicos), que mais tarde foi propriedade de Henry Bachofen & C<sup>a</sup>., e que deu origem à Companhia Industrial Portuguesa, tendo esta funcionado até meados da década de 60 do Séc. XX. Também a Companhia de Moagens de Santa Iria (moagem de cereais) se fixou naquela região em 1877. A instalação fabril, entre o navegável rio Tejo e a moderna linha ferroviária, iria alterar para sempre a fisionomia daquela pequena localidade situada na margem norte do rio Tejo.

A instalação da indústria foi um polo de atração para um grande número de gentes, pois ao contrário da agricultura, a produção industrial não estava dependente dos caprichos da natureza, e a profunda alteração que se verificou, resultante do desenvolvimento industrial influiu o progresso urbanístico e social da localidade da Póvoa de Santa Iria.

A extensa faixa ribeirinha que acompanha a localidade pautou durante séculos a vida das gentes da terra, que do rio tiravam o seu sustento, com a pesca, com a atividade salineira e depois com o trabalho operário nas várias unidades fabris que junto ao rio se instalaram. A concentração de matéria-prima proveniente das águas do rio Tejo esteve na origem da fixação e consolidação de algumas indústrias, que ainda hoje persistem.

Na faixa ribeirinha da Póvoa de Santa Iria, as salinas localizavam-se numa extensão de cerca de nove quilómetros, em frente do Mouchão da Póvoa, e a indústria salineira que persistiu até meados do Séc. XX, explorada por Jaime Correia Bessa, e mais tarde pela Soda Póvoa, desempenhou um importante papel, quer na alimentação das populações, quer no comércio interno, quer na exportação. Também o rio foi predominante para a fixação da indústria da soda numa terra que não passava de uma aldeia em que não havia energia elétrica, nem igreja, e a água canalizada só no chafariz, mas que registou um notável desenvolvimento com a instalação da Fábrica Soda Póvoa, em 1934, reconstruindo-se esta a partir de uma pequena fábrica de carbonato de soda já existente, assente sobre estacaria de pinho verde, e onde se produzia uma soda encarniçada. Nesse mesmo ano a fábrica foi adqui-

rida pela Solvay com a constituição da Soda Póvoa, SARL, subsidiária da sociedade Solvay & Cie. Só em 1988 iria mudar a sua designação para Solvay Portugal - Produtos Químicos, SA.

Desde a sua fundação que as preocupações sociais foram uma das características daquela unidade fabril onde os trabalhadores passaram a ter um salário fixo, tendo fomentado uma importante obra social que passou pela criação de bairros operários, iniciativa de adesão à então formada Caixa de Previdência, instituição de uma cooperativa e casa do pessoal, bem como a instalação de refeitório e posto médico.

A perseverança daquela importante unidade fabril, insistindo no cumprimento dos compromissos sociais que desde sempre foram uma importante valência da sua filosofia de laboração, ou na preocupação ambiental procurando com a sua atividade reduzir a pegada ecológica, são eixos que, particularmente, contribuem para o desenvolvimento sustentável daquele complexo industrial, e sobretudo, contribuem para o desenvolvimento da Póvoa de Santa Iria.

Fábrica da Soda Póvoa  
S.a.  
1945  
Col. Solvay Portugal  
Produtos Químicos, SA



Reservatórios  
de salmoura  
da Solvay Portugal,  
na Póvoa de Santa Iria  
Ricardo Caetano  
2008  
Col. CMVEX/DIMRP



João Alves Ramalho

# avieiros. uma comunidade enraizada na póvoa de santa iria



Avieiros  
Júlio Miguel Rodrigues  
Póvoa de Santa Iria, 1997.  
CoL. MMVFX15751



Podemos hoje afirmar que ao longo da história de Portugal tiveram lugar múltiplos fenómenos de migração interna. A escassez de recursos económicos e a ausência de trabalho levaram grandes franjas da população a procurar melhores condições de subsistência. Tal foi o caso dos jornaleiros do Ribatejo e da Beira Baixa, mas também dos pescadores da região norte, grupo socioprofissional que vivia mergulhado numa profunda e cíclica miséria.

Das praias de Espinho a Vieira de Leiria muitos foram os que, em meados do séc. XIX, abandonaram as lides do mar para se empregarem nos diversos empreendimentos fabris que começavam a surgir na região. Outros, no entanto, seguiram diferente caminho. Atraídos pela abundância de pescado, procuraram melhor sorte nas regiões da Borda-d'Água, onde a pesca do sável era rainha.

É neste contexto que os Avieiros, assim batizados por serem originários da praia de Vieira de Leiria, terão começado a chegar, mediante processos migratórios sazonais, aos esteiros do Tejo ainda no séc. XIX.

Deslocando-se nas suas embarcações, de comboio, de carroça e até mesmo a pé, era em novembro, quando o mar encrespado da Praia de Vieira tornava impossível a faina, que assentavam arraiais nas margens do Tejo ou junto às suas valas. Vinham em busca da abundância de peixe que tanto escasseava na sua região de origem, por aqui ficando até à primavera. De maio a agosto, voltavam aos areais da Praia para, com a chegada de um novo outono, rumarem novamente a outras paragens. Aos poucos, os períodos passados no Tejo foram-se alargando, alternando-se a pesca com o trabalho agrícola e com a venda do melão, até que, em meados do século XX, começaram a fixar-se em definitivo nas margens do Tejo.

Das suas vivências do passado, em tempos de transumância, restam-nos as memórias de vidas passadas no interior dos seus barcos, os quais serviram tantas e tantas vezes de habitação, berço, oficina e até de tumba. Maria Micaela Soares conta-nos: “Na época do vaivém entre a Praia e a Lezíria, moravam nas pequenas embarcações de proa alta, quer durante a faina, quer acostadas.

[...] o barco-morada, soerguido, cobria-se com um grande resguardo de pano cru oleado com calda, dito o tólde ou encedado, afeiçoado sobre canas e arcos que lhe conferiam forma abaulada e lhe davam consistência. Esta cobertura podia prolongar-se sobre armação de estacas, formando um anexo onde se instalava a cozinha na época invernal e se acomodavam todos os pertences, domésticos e artesanais.

Aberto à frente durante o dia, o tólde fechava-se à noite com

uma cortina ou manta [...] albergando toda a família, sempre numerosa”<sup>1</sup>. A sua casa era onde a pesca os levava. Mas o tempo foi passando e o desejo de possuírem uma habitação fixa, mais confortável, onde pudessem descansar no fim de um dia de trabalho, foi tomando forma.

Por meados do século XX, deixaram de regressar a Vieira de Leiria e foram conquistando as margens do Tejo. Pequenas aldeias isoladas, de casas palafíticas na sua grande maioria, surgiram em zonas como a Boca da Vala, Muge, Sabugueiro, Salvaterra, Benavente, Vala da Azambuja, Caneiras, Palhota, Escaroupim, Porto da Palha, Casa Branca, Vau, Cabo, Conchoso, Alhandra, Esteiro do Nogueira em Vila Franca de Xira, Póvoa de Santa Iria, Sacavém, entre outras.

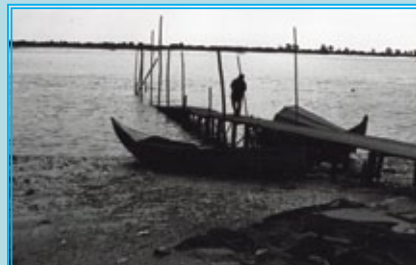
Mas aos poucos, a falta de comodidades como a eletricidade, a água canalizada ou outras estruturas sanitárias, levou os Avieiros à substituição da casa de madeira, construída sobre estacaria, por outra de alvenaria.

Como causa provável para a fixação dos primeiros avieiros na Póvoa de Santa Iria<sup>2</sup>, nas décadas de 50 e 60 do século XX, podemos avançar com o fato de ali existirem algumas marinhas de sal já em estado de abandono, situação que propiciava àqueles pescadores condições bastante favoráveis à preservação, em regime de viveiro, do chamado camarão “moiro”, assim apelidado pelos próprios avieiros, o qual, à época existia em quantidades bastante abundantes nas águas do Tejo. De dezembro a março, uma vez capturado, o camarão depois depositado nas águas existentes nas marinhas de sal, situação que permitia não só a sua preservação após a captura, como ainda conferia um paladar bastante apreciado àqueles crustáceos. Seja qual for a razão ou razões que terá levado à fixação dos primeiros avieiros na Póvoa de Santa Iria, a realidade é que esta comunidade criou aqui raízes bastante fortes, tornando-se parte indissociável da identidade desta cidade e da sua relação com o Tejo.

<sup>1</sup> Maria Micaela Soares - “A Cultura Avieira., Continuidade e mudança”, in (s. org.) Atas do Colóquio “Santos Graça” de Etnografia Marítima, Póvoa do Varzim, Norte Editora, 1986, p. 77.

<sup>2</sup> Com um caráter gradualmente mais permanente.

Avieiros  
Júlio Miguel Rodrigues  
Póvoa de Santa Iria. 1997  
CoL.MMVFX15753





**Organização**

Câmara Municipal de Vila Franca de Xira . Pelouro da Cultura  
Departamento de Educação e Cultura . Divisão de Cultura, Tu-  
rismo, Património e Museus  
Museu Municipal de Vila Franca de Xira . 2013

**Coordenação geral**

David Santos

**Curadoria**

Fátima Pires . Idalina Mesquita . João Alves Ramalho

**Investigação, seleção e organização documental**

Fátima Pires . Idalina Mesquita . João Alves Ramalho

**Museografia e produção**

David Santos . Fátima Pires . Idalina Mesquita

João Alves Ramalho

**Planeamento e logística**

Fátima Pires . Idalina Mesquita . João Alves Ramalho

**Apoio administrativo**

Anabela Fernandes

**Design**

Dulce Munhoz

**Créditos fotográficos**

Goes . Guilherme Silva . Henrique Mendes . João Pimenta

Júlio Miguel Rodrigues . Ricardo Caetano

**Cedência de peças e imagens**

Alfredo Vicente Fernandes “Cálão” . António José Valente

Virginia Maria Fernandes

Associação Cultural dos Avieiros da Póvoa de Santa Iria . Dom  
Martinho - Associação para a Defesa e Valorização do Patri-  
mónio da Póvoa de Santa Iria . Solvay Portugal - Produtos  
Químicos, S.A.

**Digitalização, tratamento e impressão de imagens**

João Alves Ramalho . Miguel Oliveira . Carla Félix

**Comunicação**

Cláudio Lotra . Filomena Serrazina . Prazeres Tavares

**Serviço educativo**

Paulo Silva . Rosário da Mata . Tiago Soares

**Montagem**

Departamento de Educação e Cultura . Divisão de Cultura, Tu-  
rismo, Património e Museus

**Museu Municipal de Vila Franca de Xira**

David Santos . Henrique Mendes . Idalina Mesquita

João Alves Ramalho

Divisão de Informação Municipal e Relações Públicas

**Setor de Design e Produção Gráfica**

Dulce Munhoz . Miguel Oliveira . João Bento

**Departamento de Obras, Viaturas e Infraestruturas****Divisão de Obras, Viaturas e Infraestruturas**

Carla Gomes

Carpintaria: Edgar Lúcio . João Dias . José Travassos

Pintura: Armando Rocha . Jorge Silva Rui Melo

**Seguradora**

Allianz Seguros

**Agradecimentos**

A Câmara Municipal de Vila Franca de Xira, o Museu Municipal  
e os curadores da exposição agradecem às entidades, associa-  
ções e particulares que cederam peças e imagens, e a todos os  
que de algum modo contribuíram para este projeto expositivo.

**Apoio****Textos**

Fátima Pires . Henrique Mendes . Idalina Mesquita

João Alves Ramalho . João Pimenta . Maria da Luz Rosinha

**Design gráfico**

Carla Félix

**Créditos fotográficos**

Goes . Henrique Mendes . João Pimenta . João Alves Ramalho

Júlio Miguel Rodrigues . Ricardo Caetano

**Produção gráfica**

Divisão de Informação Municipal e Relações Públicas

**Tiragem**

2 500 exemplares

**Organização**

Câmara Municipal de Vila Franca de Xira . Pelouro da Cultura  
Departamento de Educação e Cultura . Divisão de Cultura,  
Turismo, Património e Museus  
Museu Municipal de Vila Franca de Xira . 2013

**Coordenação geral**

David Santos

**Organização e coordenação editorial**

David Santos . Fátima Pires . Idalina Mesquita

João Alves Ramalho

**Investigação e organização documental**

Fátima Pires . Idalina Mesquita . João Alves Ramalho



## A PÓVOA E RIO

**Núcleo Museológico A Póvoa e o Rio**  
Parque Urbano da Póvoa de Santa Iria  
2625 Póvoa de Santa Iria  
Coordenadas 38°50'43,636"N 9°5'59,523"W

### Horário

4.ª feira a domingo  
9h30. 12h30 | 14h00. 17h30)  
Encerra às 2.ª, 3.ª - feira e feriados

[www.cm-vfxira.pt](http://www.cm-vfxira.pt)  
[www.museumunicipalvfxira.pt](http://www.museumunicipalvfxira.pt)

